



MVCRX04YX5BM
prvotní identifikátor

odbor bezpečnostní politiky
oddělení obecní policie, zbraní a dopravního inženýrství
Nad Štolou 3
170 34 Praha 7

Č. j. MV- 58792-4/OBP-2020

Praha 8. dubna 2020

Krajský úřad Olomouckého kraje
odbor strategického rozvoje kraje
oddělení stavebního řádu
Jeremenkova 40a
779 00 OLOMOUC

D 1 0136 Říkovice - Přerov, vyjádření k námitkám odvolání

K č. j. KUOK 36477/2020, sp. zn. KÚOK/16802/2020/OSR/7515 ze dne 12. 3. 2020

K Vaší žádosti o součinnost a vyjádření k námitkám odvolání ve věci změny územního rozhodnutí stavby „Dálnice D 1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ sdělujeme následující.

K námitce „rizikovosti“ MÚK Přerov – sever (viz společné odvolání Ing. Pavla Ježíka a MUDr. Heleny Ježíkové a odvolání spolku Voda z Tetčic):

Ztotožňujeme se s vyjádřením firmy Dopravoprojekt Brno, a. s., zn. KPO-2020-000111 ze dne 20. 1. 2020, podle kterého složitost některých křižovatkových pohybů vyplývá z požadavku na všesměrnost navržené mimoúrovňové křižovatky, včetně napojení silnic I/55 a II/150. Původní podoba MÚK Přerov – sever schválená v územním rozhodnutí ze dne 3. 3. 2006, tedy tzv. trojlístková křižovatka se semidirektní rampou, napojení silnic I/55 a II/150 po zprovoznění stavby 5502 dálnice D 55, úseku Kokory – Přerov neumožňovala. Odvolatelem kritizované dlouhé trasování dopravy do některých směrů ze silnic I/55 a II/150 v rámci nyní navržené křižovatky proto stále poskytuje lepší dopravní obsluhu přilehlého území, než při úplné absenci připojení silnic I/55 a II/150 do MÚK Přerov – sever v původním řešení.

Co se týče námitky č. 11 vznesené v odvolání spolku Voda z Tetčic podané dne 17. 12. 2019, je pouze konstatována „námitka nebezpečnosti křižovatky“ bez dalšího doplňujícího textu. Protože předpokládáme, že tato námitka vychází z podání tohoto spolku ze dne 4. května 2018 uplatněného v rámci řízení o změně územního rozhodnutí (kde je námitka popsána více), sdělujeme k uvedenému následující:



Tvar křižovatky je skutečně vzhledem ke specifickým podmínkám a požadavku připojení silnic I/55 a II/150 neobvyklý, to však neznamena, že je takové řešení nepřijatelné. Je pravdou, že řidiči jedoucí křižovatkou poprvé budou muset pozorně sledovat orientační dopravní značení, právě jeho vhodný návrh však může zásadně ovlivnit, zda bude pro řidiče křižovatka přehledná. K počtu připojení/odpojení na větví 2 je třeba uvést, že obecně každé připojení vytváří rizikové místo; jak velké toto riziko je, závisí na konkrétním řešení a intenzitě dopravy. Složitá řešení s průpleťovými úseky je vhodné prověřit dopravním modelem, tj. mikrosimulací dopravy, což bylo na základně doporučení bezpečnostního auditu učiněno s vyhovujícím výsledkem – křižovatkové pohyby vycházejí plynulě i pro výhledový rok 2040.

Eliminovat riziko vjezdu do protisměru je žádoucí příslušným dopravním značením (bude rozpracováno v dalším stupni projektové dokumentace), nicméně riziko vjezdu do protisměru vyplývající ze špatného pochopení dopravní situace nepovažuje Ministerstvo vnitra za větší, než na jiných dálničních křižovatkách, a to vzhledem k malému úhlu mezi navzájem se připojujícími se větvemi (řidič by musel v místě připojení prakticky zastavit a následně se otočit téměř o 180 stupňů).

Přes výše uvedené je nicméně pravdou, že průjezd křižovatkou bude pro některé směry složitější (zejména pro směr Olomouc – Přerov, kde oproti původnímu návrhu vozidla nepojedou přímo, ale budou nucena před křižovatkou zpomalit a v průpleťovém úseku na větví 2 změnit jízdní pruh) nebo nekomfortní (viz odvolatelem zmíněná nutnost pro řidiče jedoucí od Rokytnice směrem na Brno projet celým kruhovým úsekem křižovatky). Větší počet kolizních míst, průpleťových úseků a relativně menší přehlednost oproti jiným křižovatkám je typická právě pro křižovatky, kde je nutné napojit více pozemních komunikací najednou - typickým dalším příkladem může být mimoúrovňová křižovatka dálnice D 0 se silnicí I/4 a silnicí II/101 v blízkosti Prahy - Zbraslavi, v podmínkách ČR taktéž značně neobvyklá. Z tohoto příkladu je však patrné, že i taková křižovatka může v praxi standardně fungovat a sloužit motoristické veřejnosti.

K námitce nedostatečné vzájemné vzdálenosti křižovatek Přerov-západ a Přerov-sever (viz odvolání Ing. Pavla Ježíka a MUDr. Heleny Ježíkové):

Plně se ztotožňujeme se stanoviskem firmy Dopravoprojekt Brno a. s. zn. KPO-2020-000111 ze dne 20. 1. 2020. Skutečná vzdálenost mezi MÚK Přerov – západ a Přerov – sever (cca 1,8 km) je sice menší než minimální vzdálenost 2,0 km požadovaná v čl. 11.2 ČSN 73 6101 v případě blízkosti větších sídelních útvarů nad 30 tis. obyvatel, ale jen o krátkou vzdálenost, a poskytuje dostatečně dlouhý úsek pro osazení orientačního dopravního značení ve standardních rozestupech. Je zřejmé, že kolektorové jízdní pásy by znamenaly vysoké finanční a zejména prostorové nároky, a to včetně nutnosti značně rozšířit dálniční těleso v oblasti průchodu problematickým územím Přerova - Dluhonic. Odvolatelem zmíněné řešení na dálnici D 55 mezi MÚK Hulín a MÚK Hulín – východ s přídatným pruhem a dlouhým průpleťem bylo podle ČSN 73 6102 možné pouze na bývalých tzv. rychlostních



silnicích. Ve zmíněném řešení na dálnici D 55 je navíc vzdálenost křižovatek mnohem kratší a zejména, takové řešení přináší jednu zásadní bezpečnostní nevýhodu, a to absenci dostatečně široké zpevněné krajnice umožňující odstavení vozidla v případě nouzového stání.

Z důvodů výše uvedených doporučujeme uplatněné námitky k rizikosti MÚK Přerov – sever a vzájemné vzdálenosti MÚK Přerov – západ a Přerov - sever zamítnout.

Mgr. Milena Bačkovská
vedoucí oddělení
v z. Mgr. Ing. Jan Bartošek

Vyřizuje: Ing. Mikuláš Bureš
tel. č.: 974832715
e-mail: mikulas.bures@mvcv.cz